Rapport ministériel sur le rendement de Transports Canada pour 2008-2009

L'honorable John Baird,
Ministre des Transports

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU MINISTRE 1

SECTION I – APERÇU DU MINISTÈRE 3

1.1 Données sommaires 3

1.1.1 Raison d'être 3

1.1.2 Responsabilités 3

1.1.3 Résultats stratégiques et architecture des activités de programme 4

1.1.4 Tableau de concordance des activités de programme pour 2007-2008 et 2008-2009 5

1.2 Sommaire du rendement 6

1.2.1 Ressources financières (en millions de dollars) 6

1.2.2 Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP) 6

1.2.3 Tableaux sommaires des résultats stratégiques 7

1.3 Analyse des risques 12

1.4 Contribution des priorités aux résultats stratégiques 14

1.5 Profil des dépenses 20

1.5.1 Tendance liée aux dépenses ministérielles 20

1.5.2 Crédits votés et postes législatifs 21

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE 23

2.1 Résultat stratégique : Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce 23

2.1.1 Activité de programme : Élaboration de politiques de transport et programmes d'infrastructure 23

2.2 Résultat stratégique : Un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté 28

2.2.1 Activité de programme : Sécurité et sûreté des transports 28

2.3 Résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable 33

2.3.1 Activité de programme : Développement du transport durable et environnement 33

SECTION III – RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES 37

3.1 Faits saillants financiers 37

3.2 Liste des tableaux 42

3.3 Autres points intéressants 42

MESSAGE DU MINISTRE

En ma qualité de ministre des Transports du Canada, j'ai l'honneur de présenter le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada pour 2008-2009.

Les transports ont une quotidienne incidence sur la majorité des Canadiens et ils génèrent presque 12 p. 100 du produit national brut du Canada. Ils représentent annuellement 1,8 milliard de trajets passagers et déplacent des marchandises d'une valeur de plus d'un billion de dollars vers les marchés. Le Canada a besoin d'un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficient et propre qui fonctionne bien. Un tel réseau est à l'avantage des personnes qui l'utilisent et il est bénéfique pour notre économie, car il nous aide à rester concurrentiels sur des marchés mondiaux exigeants.

C'est pour cette raison qu'en 2008-2009, nous avons offert une grande variété de programmes. Nous avons consacré beaucoup de temps et d'efforts à l'amélioration de nos programmes et de notre réglementation en vue d'appuyer le Plan d'action économique du Canada. Et au cours des cinq prochaines années, nous investirons près d'un milliard de dollars dans les routes, le ponts, les postes frontaliers et les projets de transport en commun. En 2008-2009, Transports Canada a également :

- appuyé la recherche et l'innovation technologiques;
- pris des mesures pour réduire les émissions causées par les transports, au moyen de règlements et de programmes;
- adopté des mesures pour renforcer le régime de responsabilisation et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution causée par les déversements d'hydrocarbures en milieu marin;
- mené des évaluations environnementales, nettoyé des sites contaminés, détecté des incidents de pollution en milieu marin et accru la durabilité écologique de ses terres, de ses installations et de ses activités;
- fait progresser l'approche canadienne axée sur le rendement dans la réduction des risques pour la sécurité et des menaces à la sûreté liés aux transports et favorisé une « culture de sécurité et de sûreté » dans le secteur des transports;
- géré des programmes de financement sous forme de contributions qui aident les secteurs des véhicules automobiles, du transport urbain et ferroviaire voyageurs et du transport maritime à faire face aux préoccupations opérationnelles en termes de sécurité et de sûreté;
- présenté au Parlement les modifications apportées à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* ainsi qu'à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*;
- collaboré avec des partenaires internationaux pour s'assurer que ses politiques, programmes, lois et règlements sont renforcés, mieux alignés et harmonisés de manière à réduire les obstacles au commerce;
- accru la sûreté aérienne en révisant le cadre de sûreté de l'aviation, en testant de nouvelles manières de contrôler le fret aérien et en améliorant le contrôle des passagers.

L'exécution et la prestation des services de Transports Canada sont influencées par l'évolution du paysage social, économique et politique du Canada, par les tendances internationales et par ses forts partenariats avec un large éventail d'institutions et d'organisations. Transports Canada est fier de ce qu'il a accompli avec la coopération de ses nombreux partenaires industriels et gouvernementaux, à l'échelle nationale et internationale, et il est impatient de relever les futurs défis.

John Baird, C.P., député
Ministre des Transports

SECTION I – APERÇU DU MINISTÈRE

1.1 Données sommaires

1.1.1 Raison d'être

Transports Canada est responsable des politiques et programmes en matière de transport du gouvernement du Canada. Il a la responsabilité supplémentaire, en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, de surveiller la viabilité continue du réseau national des transports. À ce titre, bien qu'en n'assumant pas la responsabilité directe de tous les aspects ou modes de transport, le Ministère joue un rôle de leadership afin d'assurer que toutes les parties du réseau de transport fonctionnent conjointement de manière efficace.

NOTRE VISION

Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sécuritaire et sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

La vision du Ministère d'un réseau de transport durable, à savoir un réseau qui intègre et concilie les objectifs sociaux, économiques et environnementaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers repose sur les principes suivants :

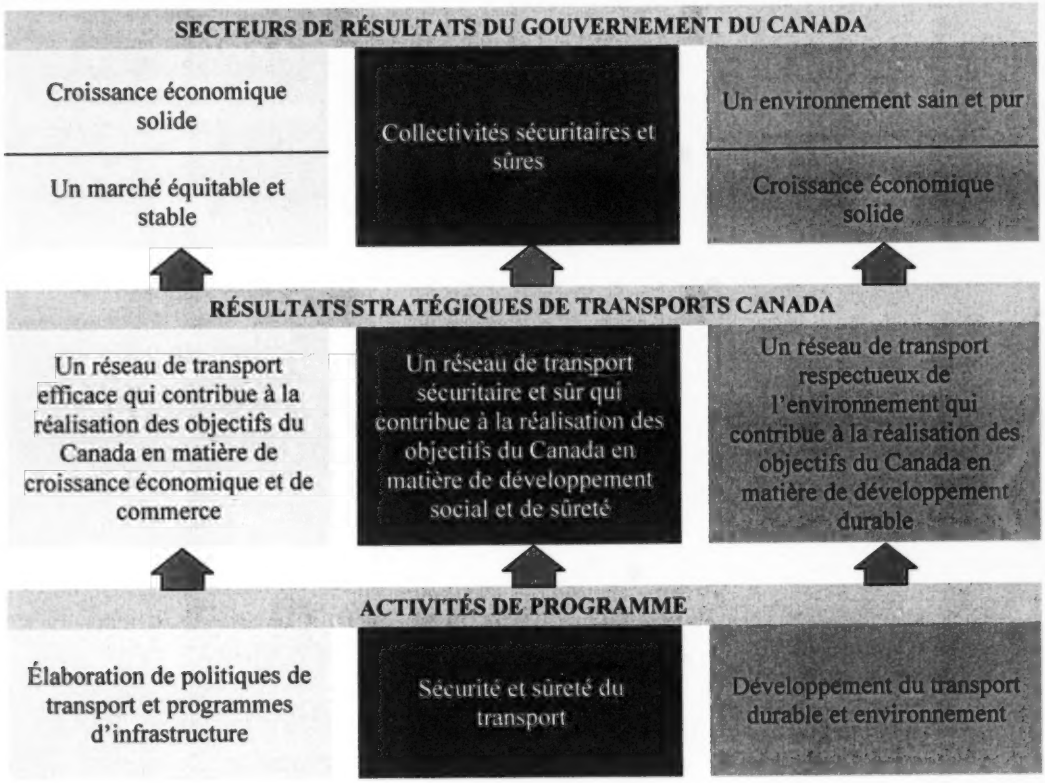
- Niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possible pour protéger la vie et les biens grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement, au besoin;
- Efficacité dans le transport des personnes et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- Respect du patrimoine environnemental pour les générations futures de Canadiens grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

1.1.2 Responsabilités

En février 2006, Transports Canada est devenu partie intégrante du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, qui comprend également Infrastructure Canada, trois organismes exploités sans lien de dépendance avec le Ministère, seize sociétés d'État (par ex. VIA Rail et Marine Atlantique S.C.C.) et plus de quarante organismes à régie partagée (par ex. Port de Montréal, aéroport international de Vancouver). La création de ce portefeuille a fourni une occasion sans précédent d'intégrer les politiques de transport et les programmes de financement de l'infrastructure (p. ex. 2,1 milliards de dollars pour les portes et passages frontaliers). Dans le cadre de ce portefeuille, le ministre dirige une structure organisationnelle complexe et il est responsable d'administrer plus de 60 lois.

1.1.3 Résultats stratégiques et architecture des activités de programme

Figure 1 : Architecture des activités de programme de Transports Canada pour 2008-2009



1.1.4 Tableau de concordance des activités de programme pour 2007-2008 et 2008-2009

Transports Canada a modifié les activités de programme entre les exercices 2007-2008 et 2008-2009, comme le souligne le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2008-2009. Seuls les titres des activités de programme ont changé, comme l'illustre le tableau ci-après. Cela n'a eu aucune incidence sur les ressources financières affectées à chaque activité de programme.

Figure 2 : Tableau de concordance de l'architecture des activités de programme

	2008-2009		
(en milliers de dollars)	**Élaboration des politiques de transport et ressources des programmes d'infrastructure**	**Ressources de sécurité et de sûreté des transports**	**Développement du transport durable et ressources environnementales**
2007-2008			
Politiques, programmes et infrastructures à l'appui des ressources du cadre axé sur les forces du marché	521 681		
Politiques, établissement de règles, surveillance et vulgarisation à l'appui de ressources d'un réseau de transport sécuritaire et sûr		612 696	
Politiques et programmes à l'appui de ressources de développement durable			201 931

On devrait noter que Transports Canada a entièrement réorganisé son architecture des activités de programme en 2008-2009, ce qui se manifeste dans le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2009-2010. Conformément aux lignes directrices du Conseil du Trésor, aux fins du présent rapport, Transports Canada dresse un rapport au regard de la même structure que celle utilisée dans le *Rapport sur les plans et les priorités* de 2008-2009.

1.2 Sommaire du rendement

Pour appuyer son mandat, Transports Canada s'est vu attribuer les ressources suivantes :

1.2.1 Ressources financières (en millions de dollars)

Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
1 336	1 463	1 040

1.2.2 Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

Prévues	Réelles	Écart
5 155	5 165	10

1.2.3 Tableaux sommaires des résultats stratégiques

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce	
Indicateurs de rendement	**Résultats escomptés**
• Productivité du réseau de transport • Prix et niveaux de service • Viabilité financière des composantes du réseau	• Cadre de responsabilisation et de financement durables à long terme pour les infrastructures de transport • Compétitivité internationale accrue • Cadres législatifs et stratégiques accrus qui appuient les forces de libre marché avec une intervention ciblée du gouvernement

Réalisations en 2008-2009

- Signature d'accords s'élevant à plus d'un milliard de dollars, avec les provinces, les municipalités et les territoires, afin de financer les besoins actuels et de répondre à la demande future liés à l'infrastructure des transports au moyen d'un financement durable à long terme;
- Modifications à la *Loi sur les transports au Canada*, conclusion d'un nouvel accord sur le transport aérien avec l'Union européenne et négociation d'accords bilatéraux nouveaux ou élargis avec cinq autres pays afin d'améliorer la compétitivité internationale de l'industrie du transport aérien;
- Modifications à la *Loi maritime du Canada* et introduction de politiques ciblées qui offrent aux ports de meilleures perspectives commerciales et qui facilitent la fusion des ports afin d'accroître la compétitivité internationale des ports nationaux canadiens;
- Soutien et financement à la recherche et à l'innovation dans les transports pour aider le secteur des transports à mettre au point et à déployer de nouvelles technologies qui amélioreront l'efficacité générale du réseau de transport.

Activité de programme[1]	Dépenses réelles pour 2007-2008 (en millions de dollars)	2008-2009 (en millions de dollars)				Alignement sur les résultats du gouvernement du Canada
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	
Élaboration de politiques de transport et programmes d'infrastructure	124	218	522	507	200	Un marché équitable et stable Croissance économique solide

[1] Pour les descriptions d'activités de programme, veuillez accéder au budget principal des dépenses en ligne à http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimf.asp.

L'écart de 307 millions de dollars entre les autorisations totales de dépenser et les dépenses réelles était essentiellement dû aux dépenses réduites des programmes de contribution suivants au cours de l'exercice :

- le Fonds pour les portes et les passages frontaliers de 204 millions de dollars;
- le Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique de 45 millions de dollars;
- le Fonds de cession des ports de 33 millions de dollars, ainsi que;
- plusieurs autres écarts mineurs de programme de 9 millions de dollars.

Le reste de l'écart (16 millions de dollars) était essentiellement le résultat de retards dans la dotation en personnel et divers projets d'immobilisations.

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté	
Indicateurs de rendement	**Résultats escomptés**
• Niveau de confiance du public • Taux d'accident et d'incident afférents à l'augmentation de la circulation • Taux de victimes par rapport aux taux d'accident et d'incident • Progrès en termes de mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté	• Amélioration continue en matière de sécurité et de sûreté des transports • Confiance du public en matière de sécurité et de sûreté des transports

Réalisations en 2008-2009

- Mise en œuvre d'une approche axée sur le rendement afin de réduire les risques et les menaces et développement d'une « culture de sécurité et de sûreté » dans le secteur des transports afin d'améliorer les régimes de sécurité et de sûreté des transports au Canada;
- Amélioration des programmes de contribution afin d'aider les intervenants à renforcer la sécurité et la sûreté automobile, maritime, ferroviaire et urbaine;
- Renforcement et modernisation des cadres de réglementation de la sûreté et de la sécurité et réduction des obstacles avec les partenaires commerciaux internationaux grâce à une meilleure harmonisation des politiques et des programmes;
- Révision du cadre de la sûreté aérienne, mise à l'essai de nouvelles méthodes de contrôle du fret aérien et amélioration des évaluations des passagers afin d'accroître la sûreté aérienne;
- Réduction des taux d'accident dans les modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et terrestre en 2008, en dépit d'une augmentation du trafic total. Le nombre de victimes dans les quatre modes de transport a également diminué comparativement aux niveaux de 2007[2].

	2008-2009 (en millions de dollars)					
Activité de programme[1]	Dépenses réelles pour 2007-2008 (millions de dollars)	Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Alignement sur les résultats du gouvernement du Canada
Sécurité et sûreté du transport	566	613	613	672	629	Un Canada sécuritaire

[1] Pour les descriptions d'activités de programme, veuillez accéder au budget principal des dépenses en ligne à http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimf.asp.
[2] Le taux d'accident et le nombre de victimes pour 2008 sont préliminaires.

L'écart de 43 millions de dollars était essentiellement le résultat :

- de la fin de la contribution pour la sûreté du transport en commun en vertu du Programme de contribution pour la sûreté du transport ferroviaire voyageurs et du transport en commun de 10 millions de dollars;
- des retards dans la mise en œuvre du Programme de contribution pour la sûreté maritime de 7 millions de dollars;
- de plusieurs autres écarts mineurs de programme de 3 millions de dollars.

Le reste de l'écart (23 millions de dollars) était essentiellement le résultat de retards dans la dotation en personnel et divers projets d'immobilisations.

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable	
Indicateurs de rendement	**Résultats escomptés**
• Pourcentage des objectifs de la Stratégie de développement durable • Niveaux de pollution de l'air et d'émissions de GES par les transports • Nombre d'incidents de pollution en mer décelés • Nombre d'assainissement de sites contaminés de Transports Canada • Nombre d'évaluations environnementales de projets effectuées	• Meilleure durabilité écologique du réseau de transport canadien et des exploitations de Transports Canada

Réalisations en 2008-2009

- Conclusion d'accords volontaires permanents avec l'industrie et consultations sur les nouveaux règlements proposés et les programmes énoncés dans la stratégie écoTRANSPORT en vue de futures réductions des émissions causées par le secteur des transports;
- Dépôt d'un projet de modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* au Parlement afin d'accroître la responsabilité et le régime d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution résultant de déversements d'hydrocarbures en mer;
- Évaluations environnementales, assainissement de sites contaminés et détection de pollution causée par des incidents maritimes afin de continuer à protéger l'environnement naturel;
- Élaboration de lignes directrices, de boîtes à outils et de rapports; tenue d'ateliers et de conférences; distribution de prix; conception de webinaires et de présentation sur des sites Web afin d'accroître les connaissances, la sensibilisation et l'engagement dans les transports écologiques.

Activité de programme[1]	Dépenses réelles pour 2007-2008 (millions de dollars)	2008-2009 (en millions de dollars)				Alignement sur les résultats du gouvernement du Canada
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	
Développement du transport durable et environnement	146	202	202	283	210	Un environnement sain et pur Croissance économique solide

[1] Pour les descriptions d'activités de programme, veuillez accéder au budget principal des dépenses en ligne à http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/estimf.asp.

Des dépenses moins élevées dans certains programmes ont généré un écart de 73 millions de dollars au cours de 2008-2009, dont la partie la plus importante était attribuable à l'expiration du Programme de remise écoAUTO le 31 mars 2009, qui a créé un écart de 49 millions de dollars, ainsi qu'à de petits écarts pour d'autres programmes s'élevant à 8 millions de dollars. Le reste de l'écart (16 millions de dollars) était essentiellement le résultat de retards dans la dotation en personnel.

1.3 Analyse des risques

Le secteur des transports affecte presque tous les Canadiens. Il génère presque 12 p. 100 du produit national brut du Canada. Tous les ans, il représente plus de 1,8 milliard de trajets passagers et il déplace des marchandises d'une valeur de plus d'un milliard de dollars vers leur marché.

La manière dont Transports Canada exécute et assure ses services est influencée par l'évolution du paysage social, économique et politique du Canada, par les tendances internationales et par ses forts partenariats avec un large éventail d'institutions et d'organisations.

Les principaux facteurs qui influencent le rendement et le processus de prise de décisions du Ministère incluent :

Mondialisation. La mondialisation transforme les processus de fabrication et les modèles commerciaux du Canada. Elle exige un accès rapide en provenance et à destination des marchés canadiens et une approche systémique visant à réduire l'encombrement et à accroître la capacité à plusieurs portes et passages frontaliers terrestres clés. Cette approche positionne le Canada comme un choix efficient et fiable en matière de transports pour relier l'Amérique du Nord au reste du monde. Les changements de l'économie mondiale créent également des possibilités à l'échelle internationale et dans le Nord du Canada.

Environnement. Les Canadiens sont de plus en plus préoccupés par l'environnement et s'attendent à ce que tous les ordres de gouvernement protègent leur environnement et leur santé. Le secteur des transports est responsable d'environ 27 p. 100 de toutes les émissions de gaz à effet de serre au Canada. Il est difficile de faire face à ce défi étant donné qu'il existe de nombreuses sources différentes de pollution et que la coopération et le ralliement sont requis entre les divers ordres de gouvernement et les partenaires internationaux, ainsi que des fournisseurs de transport et des consommateurs.

Sécurité et sûreté. Un réseau de transport sécuritaire et sûr est essentiel à la concurrence économique du Canada, à la qualité de vie et aux relations avec les partenaires du commerce mondial. Une meilleure sécurité dépend d'une culture de la sécurité solide et systémique, ainsi que d'une responsabilisation plus importante des exploitants dans le secteur des transports. Le Canada est encore considéré comme une cible pour d'éventuels attentats terroristes, et Transports Canada doit répondre aux préoccupations relatives à la sûreté de nos partenaires commerciaux, tout en évitant que les politiques en matière de sûreté deviennent des obstacles au commerce.

Économie. L'an passé, on a observé des augmentations records du prix du pétrole brut par baril, ce qui a à son tour affecté le prix des carburants à la consommation pour tous les modes de transport. Ensuite, une terrible récession et crise des marchés financiers à l'échelle mondiale ont entraîné une chute des prix et un ralentissement économique. Le ralentissement économique des États-Unis et d'autres partenaires commerciaux clés ont réduit la demande d'exportations canadiennes, ce qui a résulté dans une chute accentuée des prix des produits canadiens. Cela a eu une incidence directe sur le secteur des transports, étant donné que les transports sont une demande dérivée.

Pressions exercées par la gouvernance. Transports Canada a achevé son examen stratégique en 2008-2009 et il a déterminé des moyens de simplifier ses opérations, de réaligner ses activités et de transformer son organisation afin de produire de meilleurs résultats pour les Canadiens. Un profil des risques de l'organisation a également été réalisé à l'appui des décisions de l'équipe de direction eu égard à la planification de la vérification interne et d'autres types de planification intégrée des activités.

1.4 Contribution des priorités aux résultats stratégiques

Priorité de programme 1 : Cadre stratégique axé sur les marchés (en permanence)
Cadres stratégiques et législatifs qui améliorent les services de transport en permettant aux activités de transport de s'adapter, d'innover et de rester concurrentielles.

Rapport avec le résultat stratégique : Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce

État du rendement : objectif presque entièrement atteint

Transports Canada a :

- modifié la *Loi maritime du Canada* et mis en œuvre des politiques cibles qui offrent aux autorités portuaires canadiennes de plus vastes perspectives commerciales.
- modifié la *Loi sur les transports au Canada* et a négocié des accords internationaux nouveaux ou élargis qui créent de nouveaux débouchés pour les transporteurs aériens et les aéroports et qui fournissent aux voyageurs et aux expéditeurs plus de choix de destinations et d'itinéraires.

Priorité de programme 2 : Infrastructures, portes et corridors commerciaux (en permanence)
Transports Canada a la responsabilité de la mise en œuvre du Fonds pour les portes et les passages frontaliers et de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, des composantes du plan Chantiers Canada qui est doté d'un budget de 33 milliards de dollars.

Rapport avec le résultat stratégique : Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce

État du rendement : objectif presque entièrement atteint

Transports Canada a signé des accords de contribution s'élevant à plus d'un milliard de dollars de financement fédéral à l'appui des principaux projets de transport au Canada, dont un a été cosigné avec Infrastructure Canada. Ces accords incluaient :

- 622 millions de dollars en vertu du Fonds Chantiers Canada pour le prolongement du métro Toronto-York-Spadina;
- 5 millions de dollars en vertu du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique;
- 54,5 millions de dollars en vertu du Fonds pour les portes et les passages frontaliers;
- 379 millions de dollars en vertu de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Outre ces accords de contribution, huit propositions d'infrastructure de transport d'un montant total de 413,5 millions de dollars ont été annoncées en 2008-2009 dans le cadre du Fonds pour les portes et les passages frontaliers.

Priorité de programme 3 : Innovation (en permanence)
Transports Canada continuera à accélérer la recherche, le développement, le déploiement et l'intégration de systèmes de transport intelligents.

Rapport avec le résultat stratégique : Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce

État du rendement : objectif presque entièrement atteint

De nouveaux projets de recherche et de développement en matière de transport ont été menés pour améliorer la capacité du secteur des transports à mettre au point et à déployer de nouvelles technologies :

- 3,8 millions de dollars ont été versés et 25 projets ont été achevés;
- l'architecture des systèmes de transport intelligents du Canada a été mise à jour afin de tenir compte des nouvelles technologies et des nouveaux services;
- un nouvel outil à utiliser et à appliquer par les intervenants dans le secteur des transports a été mis au point.

Priorité de programme 4 : Politiques et programmes de sûreté renforcés (en permanence)
Des politiques et programmes de sûreté renforcés qui traitent des questions émergentes dans le milieu de la sûreté des transports canadiens et internationaux.

Rapport avec le résultat stratégique : Un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

État du rendement : objectif presque entièrement atteint

Transports Canada a :

- amélioré la sûreté au risque de programmes nouveaux et permanents d'aviation, de fret aérien, de ports et d'installations maritimes et de transport en commun;
- assuré une meilleure préparation aux situations d'urgence grâce à divers exercices de formation;
- rehaussé le système d'évaluation des voyageurs aériens afin de mieux protéger le public voyageur;
- permis un meilleur partage de l'information avec l'industrie et d'autres partenaires fédéraux.

Priorité de programme 5 : Règlements simplifiés (en permanence)
Des règlements simplifiés en matière de sécurité et de sûreté à l'appui de l'engagement du gouvernement de protéger et de faire progresser l'intérêt public grâce à un système de réglementation plus efficace, plus efficient et plus responsable.

Rapport avec le résultat stratégique: Un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

État du rendement : objectif presque entièrement atteint

Transports Canada a réalisé des progrès en termes d'amélioration de l'harmonisation et de simplification des règlements et des normes relatifs à :

- la sécurité maritime et routière
- la sûreté maritime
- la délivrance de licences et la formation des pilotes
- le transport des marchandises dangereuses
- les processus d'approbation des grands travaux ayant un impact sur la navigation

Priorité de programme 6 : Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (en permanence)
Des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté qui entraînent le changement culturel vers une compréhension et une gestion systématiques des risques et des menaces.

Rapport avec le résultat stratégique : Un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

État du rendement : objectif presque entièrement atteint

En collaboration avec le gouvernement et les partenaires de l'industrie, des progrès ont été réalisés vers la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté au moyen de consultations officielles et officieuses et de séances d'éducation et de sensibilisation. Les activités de recherche en matière de sécurité et de sûreté afin d'accroître la compréhension des risques et des menaces au sein des modes de transport continuent.

D'autres résultats incluent :

- une réglementation des systèmes de gestion de la sécurité désormais en vigueur dans les dix principaux aéroports du Canada et les 312 autres aéroports régionaux de la phase initiale de certification;
- des vérifications menées dans des compagnies de chemin de fer réglementé par le gouvernement fédéral en vertu de la réglementation actuelle sur la gestion de la sécurité et la mise en place d'un groupe de travail d'intervenants pour traiter des recommandations du Comité d'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*;

- des lignes directrices et des outils produits à l'appui de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur maritime.

Priorité de programme 7 : Changement climatique et air pur (en permanence)
Des politiques et des programmes conçus pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air en traitant du smog, des particules atmosphériques et d'autres problèmes de pollution de l'air qui ont une incidence néfaste sur la santé des Canadiens.

Rapport avec le résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable

État du rendement : objectif presque entièrement atteint

Transports Canada a appuyé les efforts internationaux dans les secteurs aéronautique et maritime en vue de l'élaboration de normes et de pratiques recommandées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Dans le secteur ferroviaire, Transports Canada a commencé à élaborer des règlements relatifs aux émissions. Transports Canada a :

- mis en œuvre une série de programme en vertu de la Stratégie écoTRANSPORTS qui réduiront les émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air dans l'ensemble du réseau;
- achevé le Programme de remise écoAUTO de deux ans, qui a distribué plus de 190 millions de dollars en remises pour l'acquisition d'environ 170 000 véhicules à haut rendement et utilisant un carburant de remplacement;
- alloué 19,7 millions de dollars aux projets qui mettent en œuvre une technologie et des pratiques de réduction des émissions causées par le transport des marchandises, le transport urbain et les véhicules.

Priorité de programme 8 : Évaluations environnementales (en permanence)
L'évaluation environnementale garantit que les politiques, programmes et projets ministériels tiennent compte des répercussions sur l'environnement lors de la phase de planification.

Rapport avec le résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable

État du rendement : objectif entièrement atteint

Transports Canada a mené 829 évaluations environnementales de projets conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et à des accords de revendications territoriales et il a établi des mesures pour prévenir, minimiser ou gérer les effets néfastes sur l'environnement. Le Ministère a également mené 88 évaluations environnementales stratégiques pour cerner les répercussions éventuelles sur les politiques, plans et programmes ministériels proposés.

Priorité de gestion 1 : Effectif (en permanence)
Se concentrer sur les priorités de gestion des personnes énoncées dans la Stratégie de gestion intégrée des personnes du Ministère, mettre en œuvre le Plan d'action pour le renouvellement de la fonction publique et des solutions de dotation en personnel proactives et renforcer la dualité linguistique des services et du milieu de travail de Transports Canada, y compris le perfectionnement des employés.

Rapport avec le résultat stratégique : Relié à chaque résultat stratégique ministériel

État du rendement : objectif entièrement atteint

Transports Canada a élaboré une stratégie de gestion intégrée des personnes et une stratégie nationale de dotation en personnel afin de traiter des besoins en capital humain, fondées sur le Plan national des ressources humaines mis à jour. Transports Canada a également :

- recruté 120 diplômés d'études postsecondaires : la cible était de 89;
- atteint un taux de minorités visibles de 17,5 pour cent : la cible était de 12 p. 100;
- assumé un rôle de leadership dans l'organisation du salon *Halifax Career Fair* de la fonction publique afin de rehausser l'image de marque du gouvernement;
- développé la capacité dans les domaines où on avait connaissance d'une pénurie grâce aux programmes de leadership et de perfectionnement linguistique;
- adopté une approche de gestion des talents qui offre aux employés diverses possibilités de leadership;
- informatisé les procédures de dotation en personnel, de classification des documents et de demandes (ces systèmes sont désormais utilisés par d'autres organismes fédéraux);
- réalisé des progrès vers le lancement du système informatisé de gestion de l'apprentissage qui améliorera la manière dont le Ministère gère le perfectionnement des employés.

Priorité de gestion 2 : Valeurs et déontologie (en permanence)
Continuer à incorporer les valeurs et la déontologie dans les pratiques de gestion et renforcer la surveillance en favorisant un guichet unique pour les services de conseils, en élaborant une stratégie d'apprentissage, en informant les employés de la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles* et en mettant en place des travaux sur un code de déontologie du Ministère.

Rapport avec le résultat stratégique : Relié à chaque résultat stratégique ministériel

État du rendement : objectif entièrement atteint

Transports Canada a :

- créé un comité consultatif ministériel des valeurs et de la déontologie en tant que principale composante de la gouvernance de la haute direction;
- élaboré un plan ministériel de valeurs et de déontologie qui appuie un cadre des résultats sur les valeurs et la déontologie et qui est adapté au mandat du Ministère en qualité de ministère réglementant;
- élaboré un profil des risques et des outils de valeurs et de déontologie.

Priorité de gestion 3 : Gouvernance et gérance (en permanence)
Élaborer une nouvelle architecture des activités de programme et améliorer le cadre de mesure du rendement; mettre en œuvre une fonction rehaussée de planification et de rapports à l'appui d'une prise de décisions efficaces, de l'établissement des priorités et de l'affectation des ressources.

Rapport avec le résultat stratégique : Relié à chaque résultat stratégique ministériel

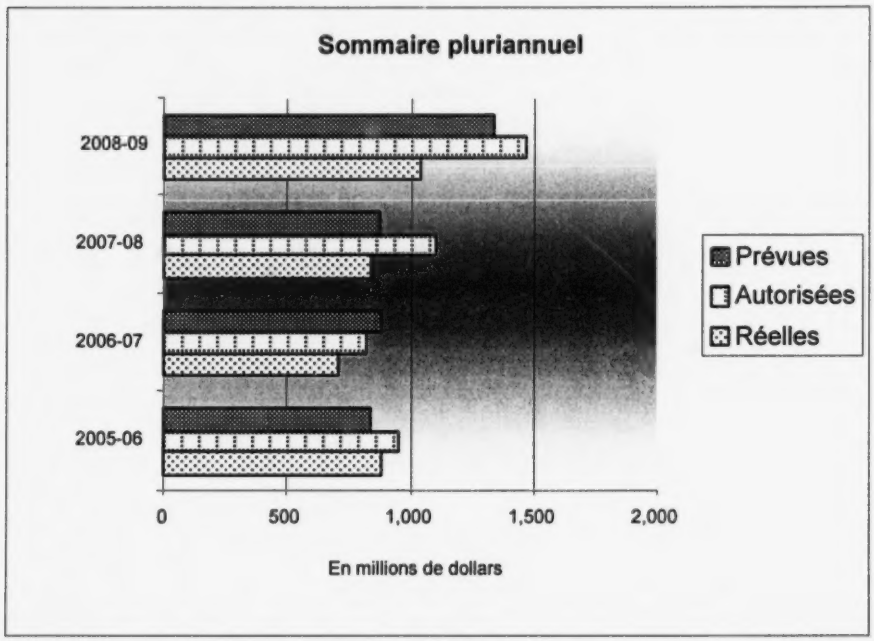
État du rendement : objectif entièrement atteint

La capacité de conseils et de prises de décisions de l'équipe de direction de Transports Canada a été améliorée parce que le Ministère a :

- restructuré son architecture des activités de programme pour 2009-2010
- mis en place un cadre de mesure du rendement achevé
- mis sur pied un comité des cadres supérieurs de la planification intégrée
- institué un conseil de planification.

1.5 Profil des dépenses

1.5.1 Tendance liée aux dépenses ministérielles



Évolution des dépenses de Transports Canada

Le graphique 1.5.1 présente l'évolution des dépenses (prévues, autorisées et réelles) de Transports Canada de 2005-2006 à 2008-2009. Il montre une augmentation graduelle des dépenses réelles, qui sont passées de 702 millions de dollars en 2006-2007 à 1 040 millions de dollars en 2008-2009. L'augmentation des dépenses au cours de cette période est attribuable à certaines des principales initiatives du Ministère, notamment le Programme de remise écoAUTO, l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie Pacifique et le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers.

1.5.2 Crédits votés et postes législatifs

Ce tableau illustre les crédits votés approuvés par le Parlement dans le budget principal des dépenses avec ses projets de loi de crédits. Les postes législatifs ne sont indiqués qu'à titre d'information.

(en millions de dollars)					
Numéro de crédit voté ou poste législatif (S)[1]	**Libellé tronqué du crédit voté ou poste législatif**	**2006-2007**	**2007-2008**	**2008-2009**	
		Dépenses réelles	**Dépenses réelles**	**Budget principal des dépenses**	**Dépenses réelles**
Crédit 1	Dépenses de fonctionnement	254	304	315	357
Crédit 5	Dépenses d'investissement	71	73	78	66
Crédit 10	Subventions et contributions	231	316	472	443
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	64	66	67	67
(S)	Paiements de subvention pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland en vertu de la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland*	54	55	55	56
(S)	Paiements eu égard aux ententes de la Voie maritime du Saint-Laurent en vertu de la *Loi maritime du Canada*	24	19	42	44
(S)	Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada eu égard à la résiliation du prélèvement de péage sur le pont Victoria à Montréal et aux travaux de réhabilitation sur la section routière du pont	2	3	3	3
(S)	Dépense du produit de la vente des biens excédentaires de l'État	1			3
	Total[2] du Ministère	**702**	**836**	**1 032**	**1 040**

1 Des paiements législatifs inférieurs à un million de dollars n'étaient pas inclus dans ce tableau.

2 En raison d'arrondissement, les totaux des colonnes ne sont peut-être pas égaux à ceux indiqués.

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

2.1 Résultat stratégique : Un réseau de transport efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce

2.1.1 Activité de programme : Élaboration de politiques de transport et programmes d'infrastructure

DESCRIPTION : L'activité de programme « Élaboration de politiques de transport et programmes d'infrastructure » comprend l'élaboration de politiques, de lois, de programmes et de mesures de soutien en matière de technologie et d'infrastructure des transports pour faire en sorte que la concurrence et les forces du marché guident la croissance et le développement du réseau national de transport et qu'un marché sain et vigoureux encourage les concurrents actuels et les nouveaux venus à innover et à fournir de nouveaux services pour répondre aux besoins des Canadiens en matière de transport. Dans le cadre de cette activité de programme, les activités qui y contribuent comprennent la surveillance et l'analyse du réseau de transport canadien, la production de rapports annuels sur la santé de ce dernier, la recherche et le développement, les études économiques et l'élaboration de nouvelles politiques. De plus, Transports Canada administre des programmes de subventions destinés aux aéroports, aux ports (sans inclure les administrations portuaires canadiennes), aux routes et aux ponts, et il remplit les fonctions de propriétaire et de surveillant des ports, des aéroports et des sites du système de navigation aérienne. Sous le volet « Infrastructures » de cette activité de programme, Transports Canada négocie la cession de ports et de terrains de la Voie maritime à des intervenants locaux et il exploite des ports et des aéroports jusqu'à leur cession, de même que des aéroports régionaux, locaux et éloignés ainsi que des ports éloignés appartenant au gouvernement fédéral.

Ressources financières pour 2008-2009 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2008-2009 (ETP)**		
Dépenses prévues	**Autorisations totales**	**Dépenses réelles**	**Effectif prévu**	**Effectif réel**	**Écart**
522	**507**	**200**	**721**	**800**	**-79**
Indicateurs de rendement			**Résultats escomptés**		
• Productivité du réseau de transport • Prix et niveaux de services • Viabilité financière des composantes du réseau			• Cadre de responsabilisation et de financement durables à long terme pour les infrastructures de transport • Compétitivité internationale accrue • Cadres législatifs et stratégiques à l'appui des forces du marché libre moyennant une intervention ciblée du gouvernement		
État du rendement : objectif presque entièrement atteint					

ANALYSE DU RENDEMENT

De nouveaux cadres législatifs et stratégiques à l'appui des forces du marché libre et d'interventions ciblées du gouvernement ont été mis en place en 2008-2009.

Secteur aéronautique. La stratégie Droits des voyageurs aériens Canada a été lancée pour :

- fournir aux voyageurs de plus amples renseignements sur leurs droits en termes de prix et de services;
- leur rappeler qu'ils ont droit de consulter les modalités de transport du transporteur aérien;
- leur expliquer la procédure de plaintes qui est en place afin de s'assurer que les transporteurs sont tenus responsables de leurs engagements.

Secteur maritime. Les modifications apportées à la *Loi maritime du Canada* ainsi que les initiatives stratégiques ciblées :

- permettent aux administrations portuaires canadiennes de demander un financement sous forme de contributions concernant la durabilité environnementale, la sécurité et les coûts des investissements relatifs aux infrastructures;
- introduisent un régime d'emprunt axé sur la conjoncture;
- facilitent la fusion des ports;
- introduisent un cadre de gouvernance plus réactif;
- offrent un plus grand nombre d'options aux administrations portuaires canadiennes qui souhaitent stimuler et poursuivre des perspectives commerciales qui n'étaient pas à leur disposition auparavant.

Transports Canada a également :

- proposé des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* qui autorisent le gouverneur en conseil à augmenter la limite de la propriété étrangère des compagnies aériennes de 25 à 49 p. 100, sous réserve des négociations relatives au transport aérien;
- négocié un nouvel accord général relatif au transport aérien avec l'Union européenne;
- conclu ou élargi les accords bilatéraux de services aériens avec la République dominicaine, le Costa Rica, le Panama, les Philippines et la Turquie.

Ces accords offrent de nouvelles perspectives commerciales aux transporteurs aériens et aux aéroports. Les voyageurs et les expéditeurs ont désormais plus de choix en termes de destinations, de vols et d'itinéraires, ils reçoivent des services plus directs et ils ont la possibilité d'obtenir des tarifs réduits.

Tous les secteurs. Le rapport définitif du projet d'évaluation de la totalité des coûts de transport des coûts totaux a été publié et il fournit des estimations des coûts totaux des composantes sociales et financières de tous les modes de transport. Ces données fournissent aux décideurs des renseignements plus exhaustifs sur tous les aspects des transports lors de l'élaboration des options stratégiques.

Innovation. Transports Canada a poursuivi son travail sur une stratégie d'innovation afin de définir des mesures visant à améliorer la compétitivité et l'efficience du réseau de transport au moyen :

- d'initiatives stratégiques en matière de recherche et de développement;
- d'initiatives pour améliorer le perfectionnement des compétences et la capacité de recherche universitaire;
- d'applications technologiques novatrices, telles que des systèmes de transport intelligents.

Des progrès importants ont été réalisés à l'égard du développement de partenariats internationaux dans des secteurs clés tels que les applications technologiques avancées, la gestion de la chaîne d'approvisionnement et les systèmes coopératifs véhicules-infrastructure.

Infrastructures de transport. Des progrès ont été réalisés à l'égard d'un financement durable à long terme et d'un cadre de responsabilisation de l'infrastructure de transport, y compris les routes, le transport en commun et les routes locales.

Transports Canada a signé des accords de contribution pour un financement fédéral supérieur à un milliard de dollars à l'appui de grands projets de transport partout au Canada, dont un cosigné avec Infrastructure Canada. Transports Canada a également :

- annoncé un financement de 413,5 millions de dollars pour huit propositions relatives aux infrastructures de transport en vertu du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. De plus amples renseignements sur les trois portes d'entrée sont disponibles sur le site web suivant : Portes et corridors du Canada.
- financé une série d'études analytiques et de recherches économiques approfondies en partenariat avec les gouvernements provinciaux. Ces études informeront et aiguilleront le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec et de la Porte d'entrée de l'Atlantique;
- réalisé des progrès dans le cadre du projet de construction d'autoroute qui reliera la route 401 à un nouveau pont entre Windsor et Detroit; qui constitue le poste frontalier le plus occupé entre le Canada et les États-Unis. Plus particulièrement, le Ministère a annoncé l'emplacement privilégié, sur les plans technique et environnemental, des nouvelles aires d'inspection et des traversées de pont. Pour plus d'information, veuillez consulter le site Web suivant : La porte continentale Ontario-Québec.

Même si l'infrastructure demeure un élément crucial des initiatives sur les portes d'entrée, l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique mettait l'accent sur les orientations stratégiques à plus long terme afin :

- de mettre en place un réseau de transport et de commerce durable en Amérique du Nord;
- d'optimiser la chaîne d'approvisionnement afin d'avoir un commerce sécuritaire entre l'Asie et le Pacifique;
- d'étudier les moyens de saisir la valeur économique associée aux investissements liés à cette porte d'entrée.

Cette initiative comprenait une collaboration avec Finances Canada en vue d'éliminer des barrières tarifaires et réglementaires restreignant à l'échelle nationale l'accès aux conteneurs maritimes internationaux. Les fournisseurs agroalimentaires canadiens ont défini ces barrières comme étant une limitation à l'exportation de produits agricoles spécialisés vers les marchés asiatiques. Avec cette modification, la réglementation serait harmonisée avec la réglementation américaine. De plus amples renseignements sur l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique figurent à l'adresse suivante : La porte canadienne du Pacifique.

Enfin, un règlement découlant de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* a été publié sur l'entretien et la sécurité des ponts, et Transports Canada a joué un rôle clé dans l'obtention d'un financement pour effectuer :

- des mises à niveau de l'équipement et de l'infrastructure de VIA Rail;
- des réparations des ponts Champlain, Honoré-Mercier, Blue Water et Peace;
- des réparations de la route fédérale sur l'île des Soeurs.

MESURE DU RENDEMENT

Transport aérien

- Le transport aérien a affiché des gains de productivité en 2007, après avoir connu un recul en 2006 (3,7 et -3,2 p. 100 respectivement).

Transport en commun

- La progression de la productivité du transport en commun était légèrement négative en 2007 (-0,4 p. 100).

Transport ferroviaire

- Le transport ferroviaire (classe I) a continué d'afficher des gains de productivité avec une croissance élevée de la productivité totale des facteurs en 2007 (2,3 p. 100).
- La croissance de la productivité de VIA Rail était à nouveau légèrement positive (0,3 p. 100).

En dépit des prix élevés du carburant, les prix des extrants de l'industrie des transports n'étaient que légèrement supérieurs dans l'ensemble en 2007 par rapport à ceux de 2006, avec une augmentation globale approximative de 0,1 p. 100, en partie en raison de l'augmentation de la productivité des transporteurs.

AVANTAGES POUR LA POPULATION CANADIENNE

L'amélioration du réseau de transport global grâce à des modifications législatives stratégiques, à des accords internationaux, à l'innovation et à des investissements dans les transports offrent de meilleures options d'accès et de mobilité aux fournisseurs de service de transport et aux expéditeurs canadiens entre le Canada continental, les communautés côtières et les partenaires commerciaux internationaux.

LEÇONS APPRISES

L'environnement interne et externe du Canada est en constante évolution. Appuyant la croissance économique canadienne dans ce marché de plus en plus international, le réseau de transport exige une surveillance rigoureuse et des ajustements, tels que le peaufinement de cadres législatifs et réglementaires.

La tenue de consultations permanentes et ciblées avec nos intervenants a été importante pour assurer le succès général des cadres du marché des transports et pour appuyer l'infrastructure canadienne. Transports Canada poursuivra sa collaboration avec d'autres organismes publics et privés, le milieu universitaire et des organismes non gouvernementaux.

2.2 Résultat stratégique : Un réseau de transport sécuritaire et sûr qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

2.2.1 Activité de programme : Sécurité et sûreté des transports

DESCRIPTION : L'activité de programme « Sécurité et sûreté des transports » englobe les politiques, l'établissement de règles, la surveillance et l'application de la loi ainsi qu'une intervention directe pour appuyer un réseau de transport sécuritaire et sûr. Elle couvre également l'élaboration de lois, de règlements et de normes à l'échelle nationale et la mise en œuvre d'activités de surveillance, d'essai, d'inspection, d'application de la loi, d'éducation, de formation et de perfectionnement afin de promouvoir la sûreté et la sécurité dans tous les modes de transport. Elle permet également d'élaborer des plans relatifs aux préparatifs d'urgence et d'offrir des services de transport aérien au gouvernement et à d'autres organismes de transport.

Ressources financières pour 2008-2009 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2008-2009 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Effectif prévu	Effectif réel	Écart
613	672	629	4 097	4 030	67

Indicateurs de rendement	Résultats escomptés
• Niveau de confiance du public en matière de sûreté et de sécurité des transports • Taux d'accidents et d'incidents afférents à l'augmentation de la circulation • Taux de victimes par rapport aux taux d'accidents et d'incidents • Progrès en termes de mise en œuvre de systèmes de gestion de la sûreté et de la sécurité	• Amélioration continue de la sûreté et de la sécurité des transports • Confiance du public en matière de sûreté et de sécurité des transports canadiens
État du rendement : objectif presque entièrement atteint	

ANALYSE DU RENDEMENT

En 2008-2009, le Ministère a poursuivi ses efforts visant l'amélioration continue de la sûreté et de la sécurité du réseau de transport canadien, ainsi que le renforcement de la confiance du public à l'égard de ce dernier.

Systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté

Le secteur des transports fait face à de nombreux risques et menaces au quotidien qui pourraient provoquer un accident ou un incident. Les systèmes de gestion de la sûreté et de la sécurité sont un moyen pour l'industrie de gérer proactivement les risques et les menaces afin de réduire la probabilité d'accidents ou d'incidents. Ces systèmes misent sur les cadres de réglementation actuels et ils sont conçus pour intégrer la gestion de la sûreté et de la sécurité dans les activités quotidiennes d'un organisme.

En 2008-2009, Transports Canada a continué de promouvoir la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté grâce à des discussions, des réunions et des conférences permanentes avec les intervenants internes et externes dans tous les secteurs des transports. Des règlements sont désormais en place dans les dix plus grands aéroports du Canada, et la certification initiale a commencé dans tous les autres aéroports et fournisseurs de service aérien (312 aéroports régionaux). De plus Transports Canada a :

- Donné suite aux recommandations de l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* au sujet du renforcement des systèmes de gestion de la sécurité du secteur ferroviaire;
- mené un sondage pour la conception d'un système de gestion de la sécurité volontaire dans le secteur du transport routier qui serait rentable et efficient et qui produirait vraisemblablement des gains importants en matière de sécurité;
- demandé au secteur maritime de participer à un projet pilote d'élaboration de lignes directrices et d'outils en vue de la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité. Le but est de favoriser la cohérence nationale de la gestion de la sécurité et de s'assurer que Transports Canada ne conclut des ententes d'autorisation qu'avec les entreprises qui ont des processus exhaustifs pour promouvoir la sécurité et gérer les risques;
- favorisé les systèmes de gestion de la sûreté grâce à diverses séances d'éducation et de sensibilisation et à 21 projets de recherche et activités d'apprentissage avec 15 partenaires industriels différents;
- élaboré des critères et des lignes directrices pour les principaux éléments du système de gestion de la sûreté pour appuyer l'industrie et favoriser une compréhension systématique plus importante d'une approche systémique de la gestion;
- mené des recherches sur chaque mode de transport afin de promouvoir, de faire progresser et d'initier un changement de culture vers une approche systémique de la gestion de la sûreté et de la sécurité.

Programmes de contribution

Grâce à divers programmes de financement sous forme de contributions, Transports Canada aide les intervenants à remédiés à des lacunes en matière de sécurité et de sûreté.

Transport maritime : Plus de 7 millions de dollars ont été versés aux ports et à d'autres installations maritimes en vertu du Programme de contribution pour la sûreté maritime, alors que 6 des simulateurs de Transports Canada ont été mis à niveau et cédés aux établissements de formation provinciaux en vertu du Programme de contribution pour les simulateurs marins.

Transport ferroviaire : Le Ministère a dépensé 59 millions de dollars en vertu du Programme de contribution Sûreté-Transit, entraînant la création de 130 projets de sûreté du transport ferroviaire de passagers et du transport urbain. Ces projets améliorent les mesures de sûreté et de préparation en cas d'urgence des exploitants, par exemple en améliorant la formation des employés et la sécurité matérielle. Grâce à une étroite collaboration avec les compagnies de chemin de fer, 7,3 millions de dollars ont été versés dans le cadre du Programme d'amélioration des passages à niveau en vue d'améliorer la sécurité.

Transport routier : En vertu du programme de contribution national « Vision sécurité routière », le Ministère a appuyé la tenue de sondages, de collectes de données, de recherches ainsi que d'activités de diffusion, de sensibilisation et d'éducation à l'appui des efforts de ses partenaires afin de réduire le nombre de décès et de blessures graves sur les routes canadiennes.

Harmonisation et modernisation des règlements et des lois; élaboration de politiques et de programmes

L'an passé, Transports Canada a collaboré avec ses partenaires internationaux afin d'harmoniser les politiques, les programmes et les normes du réseau de transport, y compris celles ayant trait :

- au contrôle du fret aérien et des passagers;
- aux licences de pilotes aériens;
- à la formation;
- aux aptitudes linguistiques pour les communications avec le personnel de piste.

Transports Canada et ses partenaires internationaux ont également :

- élaboré des normes internationales de vitesse pour les tests de pare-choc;
- mis en œuvre des normes mondiales de conception, de fabrication et d'utilisation de citernes mobiles pour le transport des marchandises dangereuses;
- partagé des pratiques exemplaires sur la manière adéquate de veiller à la sécurité du réseau de transport maritime.

Au chapitre de la **sécurité routière**, l'harmonisation a progressé plus rapidement que prévu avec la publication de 15 règlements finaux qui réduiront le chevauchement des normes de sécurité entre les États-Unis et le Canada.

En ce qui a trait à la **sécurité maritime**, les lois et les règlements ont été modernisés conformément à la Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation (par ex. la *Loi sur la protection des eaux navigables* et le règlement en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001*) afin de renforcer les cadres de réglementation, de traiter des écarts dans la législation, de corriger les ambiguïtés et de réduire les barrières avec les partenaires commerciaux internationaux.

En ce qui concerne le **transport des marchandises dangereuses**, les modifications apportées à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* qui exigent que les entreprises compagnies aient des plans de sûreté lors de transport de marchandises dangereuses ont été déposées au Parlement. Les modifications apportées au *Règlement sur les contraventions* ont simplifié l'application de la Loi en permettant aux inspecteurs de Transports Canada de donner des contraventions.

Pour ce qui est de l'**élaboration de politiques et de programmes**, Transports Canada a entamé un examen exhaustif du cadre de la sûreté aérienne à l'appui des engagements du Budget 2009. Ce travail, qui se déroulera sur une période de trois à quatre ans, résultera en un régime de réglementation plus robuste et proactif et il éliminera les exigences archaïques et non nécessaires. Le Ministère a également :

- travaillé au Programme de sûreté du fret aérien avec ses partenaires fédéraux et les intervenants de l'industrie à des fins de conception et de tests pilotes du système de gestion volontaire de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, ce qui a inclus la mise au point d'un régime de surveillance de la conformité et d'inspection;
- mis en œuvre le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime dans 11 grands ports canadiens afin de réduire le risque de menaces pour la sûreté et d'éviter une intervention illicite dans le réseau de transport maritime. Ces ports respectent maintenant entièrement le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.
- dirigé un certain nombre d'activités de planification en cas d'urgence ou à collaboré à celles-ci notamment à la série d'exercices pour Vancouver 2010, en préparation aux Jeux Olympiques afin d'évaluer la capacité du Canada à agir rapidement et efficacement en cas d'attentat terroriste ou de menace à la sûreté, et à l'exercice Nanook, pour faire face à des crises éventuelles dans le Nord.

MESURE DU RENDEMENT

Les données sur la sécurité tirées du dernier rapport intitulé *Les transports au Canada – Un survol (2008)* (Les transports au Canada) révèlent que :

dans le cadre des voyages aériens, il y a eu 232 accidents d'aviation en 2008, soit 9 p. 100 de moins qu'en 2007, et 44 décès, soit un de plus qu'en 2007. Le taux d'accidents pour 2008 (données préliminaires) est de 5,2 p. 100 par 100 000 heures de vol, ce qui constitue le taux le plus faible des dix dernières années;

dans le cadre des voyages maritimes, le nombre d'accidents maritimes et d'accidents à bord de navires au Canada a diminué en 2008 pour une cinquième année consécutive. Les 356 accidents qui sont survenus se situent à 16,7 p. 100 en-dessous de la moyenne quinquennale;

dans le cadre des voyages routiers, le nombre de collisions mortelles a diminué de 5 p. 100, soit de 145 118 en 2006 à 138 275 en 2007. Le nombre de collisions de la route ayant fait des victimes a également diminué de 5 p. 100, soit de 2 895 en 2006 à 2 754 en 2007. Ces données statistiques sont préliminaires et sujettes à certaines modifications. Cependant, on ne s'attend pas à ce que la tendance générale à la baisse change;

dans le cadre des voyages ferroviaires, 1 147 accidents ferroviaires et 74 décès ont été signalés en 2008, soit 13,3 et 11,9 p. 100 de moins, respectivement, qu'en 2007;

dans le cadre du transport des marchandises dangereuses, il y a eu 419 accidents en 2008, soit 1 p. 100 de moins qu'en 2007. Cependant, seulement 12 blessures sont directement attribuables aux marchandises dangereuses elles-mêmes.

Transports Canada n'a pas été en mesure d'évaluer son rendement relatif à l'objectif à plus long terme d'augmenter le niveau de confiance des Canadiens en matière de sûreté et de sécurité des transports pour 2008-2009, en raison d'un moratoire sur les études multi-intérêts en attendant la tenue des consultations centralisées de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada avec les entrepreneurs du secteur privé.

AVANTAGES POUR LA POPULATION CANADIENNE

Grâce à ses divers projets et programmes, Transports Canada aide les intervenants à faire face à leurs lacunes en termes de sûreté et de sécurité, et il fournit les outils, les fonds et les conseils nécessaires pour mieux atténuer les risques et les menaces pour la sûreté et la sécurité du réseau canadien des transports. Ces mesures permettent ainsi d'accroître la confiance des consommateurs et d'appuyer des collectivités sûres et sécuritaires.

LEÇONS APPRISES

Les leçons apprises avaient essentiellement trait à la gestion des échéances et à la planification exacte du temps requis pour les consultations auprès des intervenants concernant des politiques précises (p. ex. systèmes de gestion de la sûreté et de la sécurité) ou des projets de réglementation. Dans certains cas, il était difficile d'obtenir la participation des intervenants en raison de la complexité du problème et des répercussions pour ces derniers. Afin d'assurer le succès des projets futurs, le Ministère devra prévoir les délais imprévus et s'assurer que les communications demeurent efficaces au cours des consultations.

2.3 Résultat stratégique : Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue à la réalisation des objectifs du Canada en matière de développement durable

2.3.1 Activité de programme : Développement du transport durable et environnement

DESCRIPTION : L'activité de programme « Développement du transport durable et environnement » englobe l'élaboration et la mise en œuvre de programmes et de politiques visant à protéger l'environnement naturel et à assurer un réseau de transport plus durable au Canada.

Ressources financières pour 2008-2009 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2008-2009 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Effectif prévu	Effectif réel	Écart
202	283	210	337	335	2
Indicateurs de rendement			**Résultats escomptés**		
• Pourcentage des objectifs de la Stratégie de développement durable • Niveaux de pollution de l'air et d'émissions de GES causées par les transports • Nombre d'incidents de pollution marine décelés • Nombre d'assainissement de sites contaminés de Transports Canada • Nombre d'évaluations environnementales de projets effectuées			• Meilleure durabilité écologique du réseau de transport canadien et des exploitations de Transports Canada		
État du rendement : objectif presque entièrement atteint					

ANALYSE DU RENDEMENT

Transports Canada a continué d'exécuter des programmes en vertu de la Stratégie écoTRANSPORTS dans le cadre du Programme de l'air pur. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site web suivant : écoTRANSPORTS. Ces programmes visent à :

- améliorer la gestion de l'infrastructure de transport durable dans les collectivités (programme écoMOBILITÉ);
- accroître l'efficience et à réduire les émissions de polluants de l'air et de gaz à effet de serre causées par le transport de biens (programme écoMARCHANDISES, Programme d'alimentation à quai des navires);
- augmenter le rendement du carburant et à réduire les émissions des véhicules personnels (écoTECHNOLOGIE pour les véhicules, Programme de remise écoAUTO).

Le Ministère vise également à encourager fortement la mise au point et l'application des technologies de réduction des émissions ainsi que l'accroissement des connaissances et des engagements à l'égard des possibilités de transport écologique. Des renseignements plus exhaustifs figurent au tableau « Initiatives horizontales » sur le site web du Secrétariat du Conseil du Trésor.

En vertu du Programme de réglementation de la qualité de l'air et de la Stratégie écoTRANSPORTS, Transports Canada a également mis en oeuvre un certain nombre d'initiatives dans l'ensemble du réseau de transport afin de minimiser d'avantage les répercussions des transports sur l'environnement.

Transport terrestre. Le gouvernement du Canada et l'industrie automobile canadienne ont continué d'appuyer la mise en œuvre du protocole d'entente de 2005 visant à lutter contre le changement climatique (en vertu de cette entente, les constructeurs d'automobiles collaboreront volontairement à la réduction des émissions annuelles de gaz à effet de serre des véhicules légers de 5,3 mégatonnes en 2010).

Transports Canada a poursuivi son rôle de membre au sein du comité du protocole d'entente entre le gouvernement et l'industrie et il a aidé à élaborer un cadre de mesure du rendement. Le Ministère a fourni à Ressources naturelles Canada des données relatives aux ventes de véhicules et à la consommation de carburant aux fins d'utilisation dans le cadre de l'analyse du rendement en vertu du protocole d'entente. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site web suivant : Ressources naturelles Canada.

Transports Canada a préparé des documents de discussion et de consultation dans le cadre de l'engagement du gouvernement du Canada de 2006 d'élaborer un règlement sur la consommation de carburant des véhicules. En 2009, le gouvernement a décidé de satisfaire à ses objectifs grâce à l'établissement d'un règlement en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999* sous l'autorité du ministre de l'Environnement, et ce, afin de s'assurer que le Canada a la flexibilité d'harmoniser ses normes de rendement du carburant avec celles des États-Unis.

Transport ferroviaire. Le Ministère a continué d'appuyer la mise en œuvre du protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada. Cette entente :

- établit un cadre de réduction des polluants atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre causées par les locomotives qui sont exploitées au Canada par les compagnies de chemin de fer canadiennes;
- aligne les pratiques des chemins de fer sur les normes de pollution de l'air des États-Unis;
- s'assure que l'industrie des chemins de fer continue d'améliorer son rendement en termes d'émissions de gaz à effet de serre entre 2006 et 2010.

Les autres résultats incluaient le début de l'élaboration de la réglementation sur les émissions provenant du transport ferroviaire qui entrera en vigueur en 2011, soit à l'expiration du protocole d'entente actuel.

Transport maritime. Transports Canada a appuyé l'Organisation maritime internationale dans le cadre de l'élaboration de normes et de pratiques recommandées relatives à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphérique causés par les navires. Cela incluait la soumission d'une demande conjointe du Canada et des États-Unis en vue d'établir une zone de contrôles des émissions en Amérique du Nord visant le secteur maritime.

Les autres résultats incluaient la présentation au Parlement de modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Ce projet de loi appuie la ratification de deux conventions internationales qui amélioreraient considérablement le régime de responsabilités et de dédommagements pour les dommages causés par les déversements d'hydrocarbures en mer.

Les modifications apportées à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* ont également été présentées au Parlement. La loi modifiée permet au Canada d'appliquer ses exigences rigoureuses relatives au transport maritime dans l'Arctique sur une plus grande portion du territoire, de sorte que nos eaux arctiques seront mieux protégées contre la pollution.

Transport aérien. Transports Canada a collaboré avec l'Organisation de l'aviation civile internationale afin d'élaborer des normes et des pratiques recommandées relatives à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants de l'air. Transports Canada a également :

- représenté le Canada lors des réunions du Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques;
- entamé sa collaboration avec le Conseil des aéroports du Canada en vue de mettre en œuvre des plans de prévention de la pollution atmosphérique;
- continué à appuyer le protocole d'entente avec l'Association du transport aérien du Canada, le premier de son genre dans le monde entier, qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par le transport aérien. Il fixe une cible annuelle de rendement du carburant qui permettra une réduction cumulative des émissions de 24 p. 100 d'ici 2012 comparativement aux niveaux de 1990.

Tous les secteurs. Transports Canada a contribué aux procédures, aux lignes directrices et aux accords relatifs aux projets « pangouvernementaux » afin de régir l'évaluation environnementale et l'examen réglementaire de 42 grands projets relatifs aux ressources naturelles (tels que l'exploitation minière, le pétrole et le gaz, les pipelines, les installations nucléaires) coordonnés par le Bureau de gestion de grands projets. Transports Canada applique ces procédures à d'autres projets de transport importants afin de simplifier le processus d'examen réglementaire tout en continuant à protéger l'environnement. Il s'agit d'initiatives importantes relatives à l'engagement du gouvernement d'améliorer l'efficience et l'efficacité du processus d'examen.

MESURE DU RENDEMENT

Stratégie de développement durable : La plupart des objectifs ont été atteints ou sont en voie de l'être, comme l'indique le tableau « Initiatives horizontales » du site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor.

Pollution de l'air et gaz à effet de serre : Les émissions de gaz à effet de serre causées par le secteur des transports ont augmenté de 14 p. 100 entre 2000 et 2007 (de 166,8 à 190,2 Mt, équivalent en CO2), essentiellement en raison de la croissance démographique, des activités économiques et de l'utilisation connexe des véhicules. Les émissions de polluants atmosphérique continuent à diminuer de façon constante entre 2000 et 2006, en raison de projets de réglementation et de la rotation des stocks. En particulier, les oxydes de soufre ont diminué de 12,2 p. 100, les oxydes d'azote de 10,9 p. 100, les fines particules atmosphériques de 12,1 p. 100 et les composés organiques volatils de 23,2 p. 100. De plus amples renseignements figurent sur le site web Les transports au Canada. Transports Canada a

réduit de 17 p. 100 les émissions de gaz à effet de serre de ses exploitations (édifices et transports) pour l'exercice de 2007-2008, comparativement aux niveaux de 1998-1999.

Secteur maritime : 183 incidents de pollution marine ont été détectés, dont 164 sont classifiés comme des déversements d'origine inconnue et 19 sont signalés comme des déversements provenant d'un navire.

Sites contaminés de Transports Canada :

- 242 des 526 sites contaminés ont subi ou subissent des mesures d'assainissement ou de gestion des risques;
- 90 sites ne figurent plus dans l'inventaire des sites contaminés de Transports Canada.

Évaluations environnementales : Au total, 829 évaluations environnementales de projets ont été menées conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et à des accords de revendications territoriales. Les mesures pour prévenir, minimiser ou gérer les effets environnementaux néfastes de tels projets ont été définies. Le Ministère a également mené 88 évaluations environnementales stratégiques afin de déterminer les répercussions éventuelles des politiques, des plans et des programmes proposés sur l'environnement.

AVANTAGES POUR LA POPULATION CANADIENNE

Le travail dans le cadre de cette activité de programme est axé sur l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et de programmes visant à protéger l'environnement naturel, à créer un réseau de transport plus durable au Canada et à assurer la gérance environnementale des biens et des exploitations de Transports Canada. Par conséquent, les Canadiens bénéficieront d'air, de sols et d'eau plus propres qui aideront à protéger leur santé générale.

LEÇONS APPRISES

Étant donné que le secteur des transports nord-américain est si intégré, certains projets de règlements dépendent de nos principaux partenaires commerciaux, y compris les États-Unis. Le Ministère reconnaît le besoin de coordonner les échéances et l'élaboration des politiques et des mesures réglementaires afin de continuer à satisfaire aux objectifs du gouvernement du Canada.

La coordination d'une approche « pangouvernementale » en matière de gestion des projets en ce qui a trait aux évaluations environnementales et à l'examen de la réglementation permet d'accroître beaucoup l'efficience des processus tout en veillant à ce que les répercussions sur l'environnement soient prises en considération pendant les phases de planification des projets portant sur les transports.

Un domaine où les améliorations sont toujours possibles est celui des données et de la capacité d'analyse. Le Ministère continuera de collaborer avec ses partenaires fédéraux, provinciaux et territoriaux afin d'améliorer les outils et la collecte de données à l'appui de l'élaboration des politiques et des programmes.

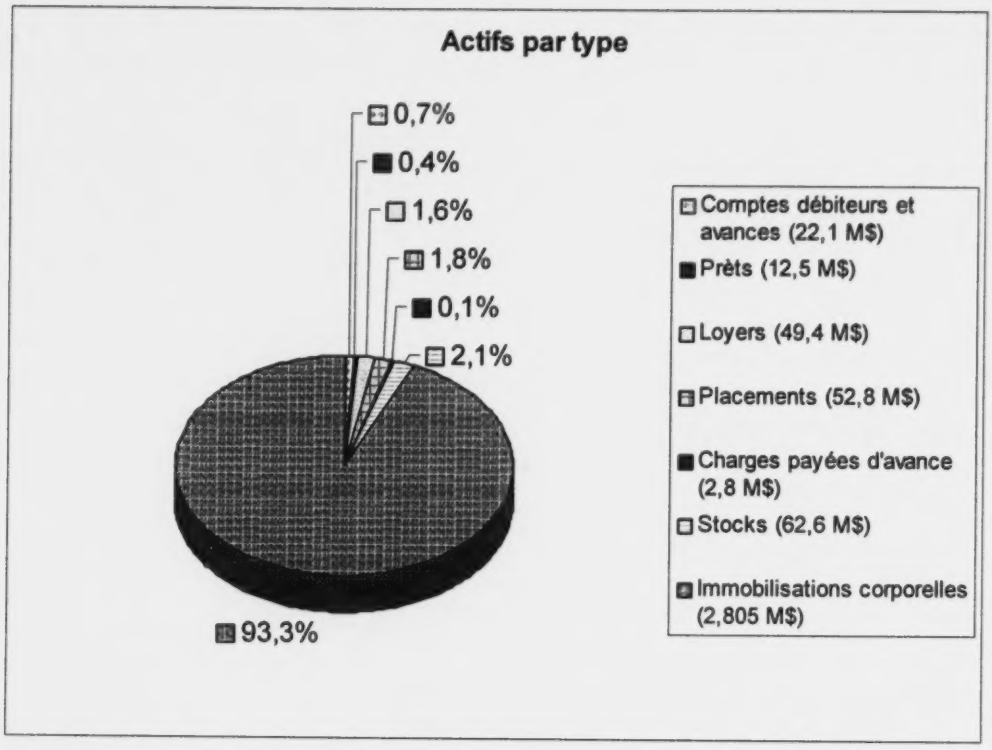
SECTION III – RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

3.1 Faits saillants financiers

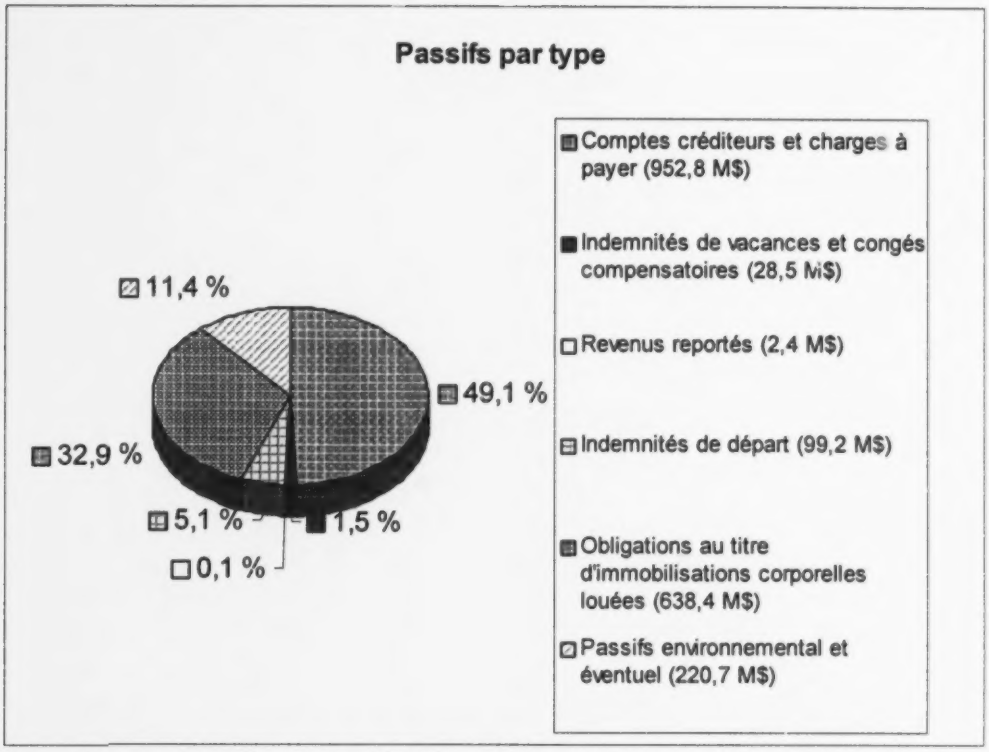
Les faits saillants financiers présentés dans le présent rapport visent à établir un survol général des activités et de la situation financière de Transports Canada. Il est possible de consulter les états financiers du Ministère à l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-ef-637.htm.

À la fin de l'exercice (31 mars)

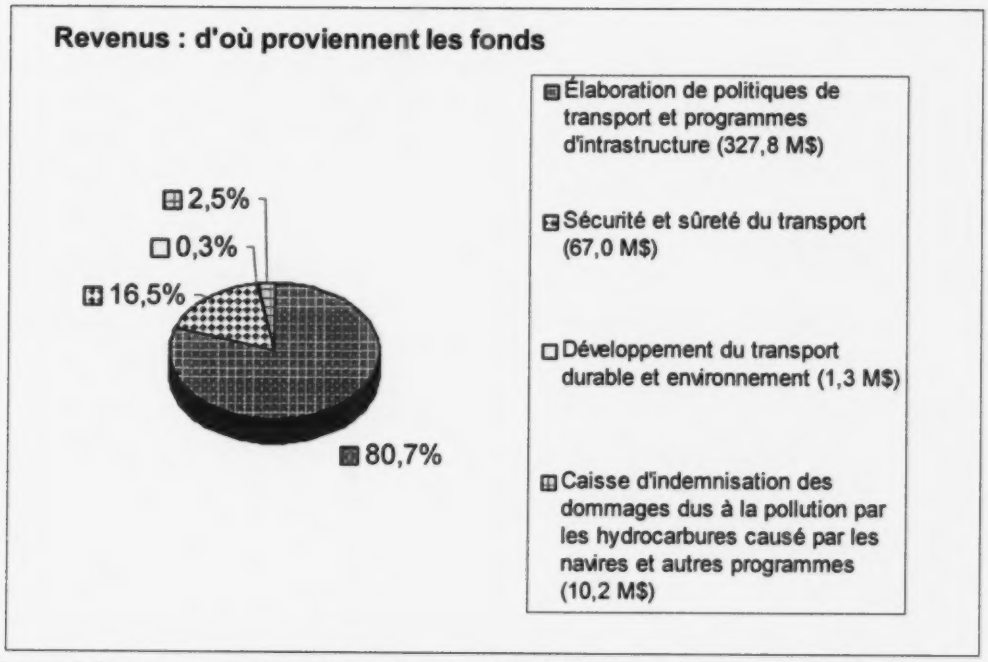
BILAN SOMMAIRE DE LA SITUATION FINANCIÈRE			
(en milliers de dollars)	**% de changement**	**2009**	**2008**
Total des actifs	-5,3%	3 007 535	3 176 364
Total des passifs	-1,3%	1 941 940	1 966 577
Total de l'avoir	-11,9%	1 065 595	1 209 787
BILAN DE L'ÉTAT DES RÉSULTATS			
(en milliers de dollars)	**% de changement**	**2009**	**2008**
Total des charges	19,8%	1 622 621	1 354 903
Total des revenus	-9,1%	406 311	446 860
Coût de fonctionnement net	**33,9%**	**1 216 310**	**908 043**



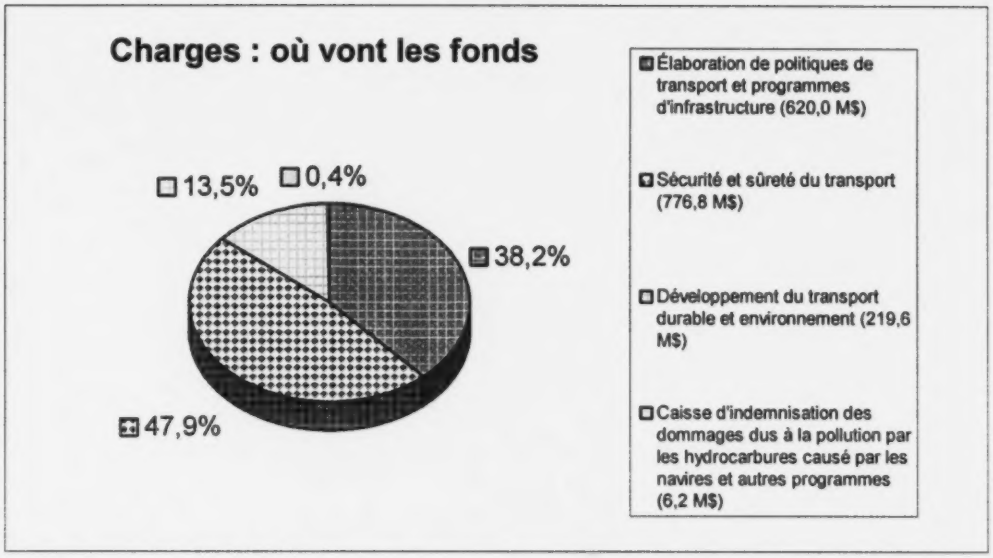
Le total des actifs était de 3,008 M$ à la fin de l'exercice 2008-2009, une réduction de 169 M$ (5,3 %) par rapport au total des actifs de l'exercice précédent, qui était de 3,176 M$. Les immobilisations corporelles représentent la plus grande part des actifs, avec une somme de 2,805 M$ ou 93,3 % du total des actifs.



Le total des passifs s'élevait à 1,942 M$, une réduction d'environ 25 M$ (1,25 %) par rapport au total des passifs de l'exercice précédent, qui était de 1,967 M$. Les comptes créditeurs représentent la plus grande part des passifs, avec une somme de 953 M$ ou 49 % du total des passifs.



Le total des revenus du Ministère s'élevait à 406 M$ pour l'exercice 2008-2009, une réduction de 41 M$ (9,2 %) par rapport au total des revenus de l'exercice précédent. La plupart des revenus provenaient de l'élaboration de politiques de transport et de programmes d'infrastructure.



Le total des charges de Transports Canada était 1,623 M$ en 2008-2009. La plupart des fonds, sont 777 M$ ou 47,9 %, ont été dépensés pour la sécurité et la sûreté du transport, alors que l'élaboration de politiques de transport et de programmes d'infrastructure représentait 620 M$ ou 38,2 % du total des charges.

3.2 Liste des tableaux

Les tableaux suivants ont été transmis électroniquement. Les tableaux électroniques figurent sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor à : http://www.tbs-sct.gc.ca/rpp/2009-2010/index-fra.asp.

Renseignements sur les programmes de paiements de transfert

Sources des recettes disponibles et des recettes non disponibles

Frais d'utilisation et frais externes

Initiatives horizontales

Stratégie de développement durable

Achats écologiques

Réponse aux comités parlementaires et aux vérifications externes

Vérifications internes et Évaluations

3.3 Autres points intéressants

A

Accord des constructeurs de véhicules automobiles afférent à la réduction des émissions de GES

http://www.oee.nrcan.gc.ca/transports/ges-protocole/index.cfm?attr=8

D

Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation

http://www.reglementation.gc.ca/directive/directivetb-fra.asp

Droits des voyageurs aériens Canada

http://www.tc.gc.ca/droitsdesvoyageursaeriens/menu.htm

E

En voiture : Sécurité ferroviaire – Plan stratégique (2005-2010)

http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/publications-44.htm

Examen de la *Loi sur l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien* par le Comité consultatif

http://www.tc.gc.ca/tcss/CATSA/Final_Report-Rapport_final/rapport_final_f.htm

I

Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique

http://www.tc.gc.ca/portesetcorridors/ipcap/index.html

L

Législations

http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/lois/menu.htm

Les transports au Canada – Un survol (2008)

http://www.tc.gc.ca/politique/rapport/aca/anre2008/index.html

P

Porte continentale Ontario-Québec

http://www.portecontinentale.ca/index2.html

Portes et corridors

http://www.portesducanada.gc.ca/index2.html

Portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

http://www.tc.gc.ca/sujet/ausujetdetic.htm

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/paia/menu.htm

S

Stratégie écoTRANSPORTS

http://www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/index-fra.cfm

Structure organisationnelle

http://www.tc.gc.ca/sujet/departement/menu.htm